À PIED
À VÉLO
VILLE ACTIVE

Vélo Québec

Plan de déplacement

École François-Thibault

Commission scolaire René Lévesque
Bonaventure

À pied, à vélo, ville active est un programme visant à favoriser les déplacements actifs et sécuritaires dans les municipalités, notamment à proximité des écoles, afin d'améliorer la santé, l'environnement et le bien-être des citoyens.

Mandataire du programme dans votre région :

Vélo Québec

Remerciements

L'Unité régionale loisir et sport Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine (URLS GÎM) tient à remercier ses nombreux partenaires pour leur appui dans le développement de *À pied, à vélo, ville active,* programme visant à favoriser les déplacements actifs et sécuritaires dans les municipalités, notamment autour des écoles, afin d'améliorer la santé, l'environnement et le bien-être des citoyens. La réalisation de ce plan de déplacement n'aurait pu être possible sans le concours d'organismes et d'individus engagés pour l'amélioration de la santé et de la sécurité de nos enfants.

Nous remercions tout particulièrement la direction, le personnel, les parents et les élèves de l'école François-Thibault pour leur précieuse collaboration.

À pied, à vélo, ville active est une initiative de Vélo Québec rendue possible grâce à l'appui de :

Québec en Forme
Ministère des Transports du Québec

L'URLS GÎM remercie également, pour leur collaboration, Baie-des-Chaleurs active et en santé, le Service de police de la MRC de Bonaventure, les services de la municipalité de Bonaventure et la Commission scolaire René Lévesque.

Table des matières

1. ÉTAT DE LA SITUATION 5
1.1 CARACTERISTIQUES DE L'ECOLE 5
Caractéristiques générales 5
Caractéristiques physiques 6
Carte 1 : Répartition géographique des élèves 7
1.2 PORTRAIT GENERAL DU SECTEUR 8
Carte 2 : Portrait général du secteur 9
1.3 INVENTAIRE DES MESURES D'INTERVENTION (EXISTANTES ET PROJETEES) POUR LE TERRITOIRE DE L'ECOLE FRANÇOIS-THIBAULT 10
Tableau 1 : Identification des mesures en aménagement qui favorise le transport actif 10
Carte 3 : Localisation des mesures d'intervention (existantes et projetées) et des enjeux pour le territoire de l'école François-Thibault 12

2. ENJEUX ET PISTES DE SOLUTION 14
Tableau 2 : Enjeux et pistes de solution 14
Carte 4 : Localisation des pistes de solutions pour le territoire de l'école François- Thibault 17

ANNEXES 18

RAPPORT DE VISITE POUR L'INSTALLATION DE STATIONNEMENTS POUR VELOS 20
1. ÉTAT DES LIEUX 21
1.1 Emplacement de l'école 21
1.2 Stationnement existant 22
2. RECOMMANDATIONS 22
2.1 Sites recommandés 22
3. ÉQUIPEMENTS 23
3.1 Types de supports recommandés 23
3.2 Autres recommandations 23
4. RECOMMANDATIONS GENERALES 24
4.1 Autres dispositifs pour accroître l'utilisation et améliorer la sécurité 24
REFERENCES 24

LES HABITUDES DE TRANSPORT A L'ECOLE FRANÇOIS-THIBAULT 25

FICHE DE SUIVI DU PLAN DE DEPLACEMENT 26

IDEES D'ACTIVITES DE SENSIBILISATION 27

FACTEURS QUI INFLUENCENT LES COMPORTEMENTS EN TRANSPORT 30
L'ENVIRONNEMENT 30
L'AMENAGEMENT 30
LE SENTIMENT DE SECURITE 30

POSSIBILITES DE SUBVENTION ET OUTILS 31
SUBVENTIONS EN LIEN AVEC LE TRANSPORT ACTIF : 31
OUTILS POUR MAXIMISER LE TRANSPORT ACTIF : 31
En milieu scolaire 31
Municipal 31

1. État de la situation

1.1 Caractéristiques de l'école

Caractéristiques générales

Nom : François-Thibault, située à Bonaventure

Commission scolaire : René-Lévesque

Nombre d'élèves :210 élèves

Nombre d'employés (personnel et enseignants) : Environ 35 employés

Type d'école :De quartier (municipalité) et concentration Arts et sports

Transport scolaire : Oui/Non Nombre d'élèves :148

Nombre d'autobus/taxi(s) scolaire(s) :6

Nombre de brigadiers scolaires adultes : 0

Nombre de brigadiers scolaires écoliers : 0

Proportion d'élèves qui fréquentent le service de garde : 60 %

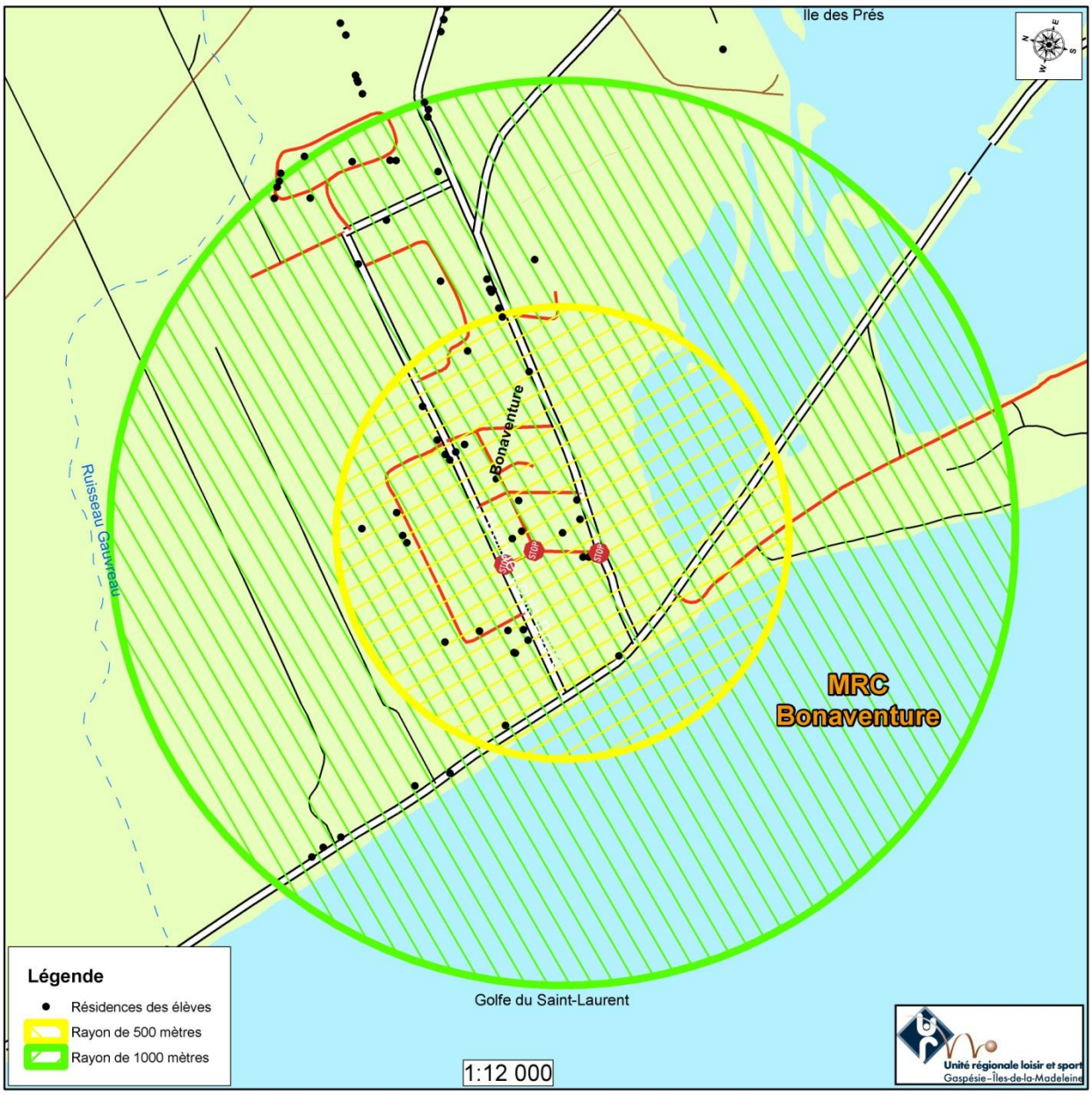
Mise en contexte

À l'école François-Thibault, un comité cour d'école est en place. Celui-ci inclus le directeur, des enseignantes, un parent et la responsable du service de garde. Antérieurement à l'adhésion au programme À pied, à vélo, ville active, plusieurs démarches avaient été amorcées afin de modifier la cour d'école. La commission scolaire a aussi soumis un plan de réaménagement de la cour et des rues s'y rattachant. Pour ce qui est de la municipalité, des travaux près de l'école sont prévus au printemps. Le maire considère essentiel l'aménagement favorisant la pratique d'activité physique, ce qui a mené à son ouverture pour le projet.

Les membres du comité cour d'école, des jeunes, des parents ainsi qu'un représentant de la municipalité ont participé à une marche de repérage dans les rues près de l'école afin d'identifier les obstacles au transport actif. Cette marche de repérage a été effectuée le 11 janvier 2013, de 7h50 à 8h30.

Caractéristiques physiques

Carte 1 : Répartition géographique des élèves



1.2 Portrait général du secteur

Brève description des éléments suivants :

L'école est située dans un milieu rural. Par contre, la rue en bordure avant est très passante. La circulation des jeunes se fait par le biais d'autres rues moins achalandées. Une autre rue est très passante et les automobilistes roulent rapidement. Elle est située à l'arrière de l'école, mais de petites rues les séparent. Des trottoirs y sont présents, ce qui est important puisque plusieurs élèves ont à circuler sur cette rue. Les autres rues autour de l'école sont peu achalandées, bien qu'il y ait tout de même certaines problématiques soulevées.

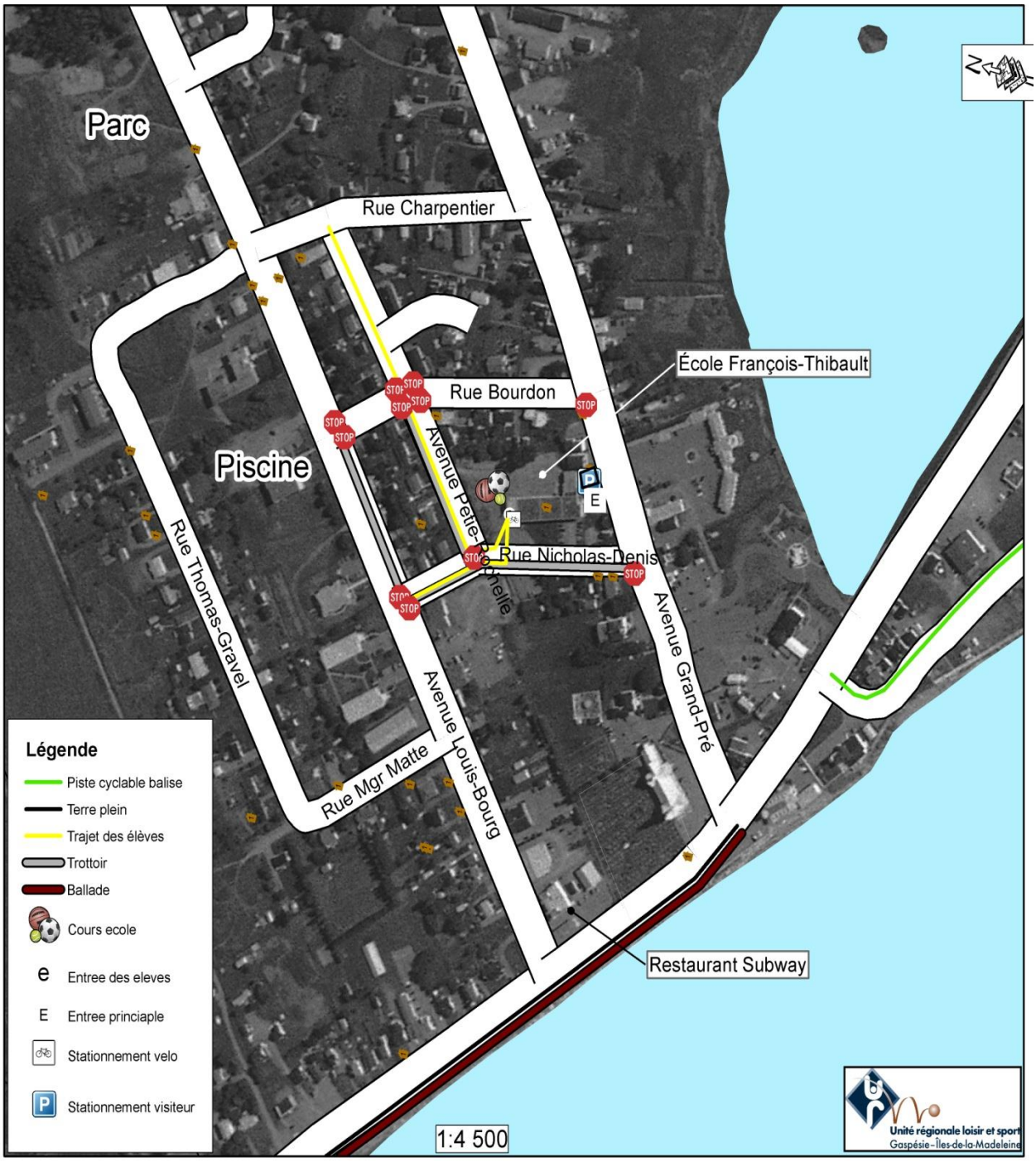
La municipalité ne dispose pas de corridor scolaire. Par contre, plusieurs élèves passent par l'avenue de Louisbourg, Nicholas Denys et l'avenue de Petite Rochelle. Les rues Charpentier, Bourdon et l'avenue de Petite Rochelle sont aussi empruntées par d'autres élèves. Par contre, aucun brigadier n'est présent.

Il est important de noter que la piscine, un parc et le restaurant *Subway* sont situés près de l'école. Au dire d'un membre du comité cour d'école, certains jeunes vont dîner à ce restaurant le vendredi, c'est pourquoi il est inclus.

Mise en contexte

La municipalité de Bonaventure a à cœur le transport actif et tente de le favoriser par ses aménagements. Une balade a été construite, le long de la mer en bordure de la route 132, tout en étant séparée physiquement par un terre plein et des endroits stratégiques sont prévues pour traverser. Les trottoirs sont déneigés afin de rendre la marche sécuritaire. La municipalité a aussi aménagé des traverses pour piétons ainsi qu'une piste cyclable balisée. Le réaménagement de l'avenue de Louisbourg est prévu, afin d'y ajouter une piste cyclable balisée, ce qui permettra par le fait même de rendre la rue moins large. Indirectement, cela permet de réduire la vitesse de circulation des automobilistes. De plus, le réaménagement des abords de l'école est prévu. L'école y a même conçu un comité cour d'école, à cette fin.

Carte 2 : Portrait général du secteur



1.3 Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) pour le territoire de l'école François-Thibault

Tableau 1 : Identification des mesures en aménagement qui favorisent le transport actif

Emplacement	Intervention	Acteurs concernés	Réalisation	Photo des interventions déjà réalisées
Rue Beaubassin	Aménagement d'une piste cyclable et piétonnière bidirectionnelle avec barrières physiques	Municipalité	Déjà réalisé	N'était pas visible en raison de la neige et les barrières physiques sont enlevées à ce temps-ci de l'année.
Avenue de Louisbourg	• Aménagement d'une piste cyclable et piétonnière bidirectionnelle avec barrières physiques	Municipalité	À venir (printemps 2013)	
	• Limite de vitesse de 50 km/h	Municipalité	Déjà réalisé	
Rue Bourdon	• Déneigement du trottoir	Municipalité	Déjà réalisé	
Intersection de l'avenue Petite Rochelle et Nicholas Denys	• Aménagement d'un passage pour piétons se prolongeant jusqu'à la cour d'école • Présence d'un brigadier	Municipalité	À venir	

Avenue Petite Rochelle	• Rétrécissement de la chaussée pour réduire la vitesse et permettre le réaménagement du débarcadère des autobus	Municipalité commission scolaire et l'école	À venir	
Stationnements de l'école	• Réaménagement des stationnements de l'école	Commission scolaire	À venir	
Cour de l'école	• Support à vélo	École	Déjà en place	Le support est retiré l'hiver

Carte 3 : Localisation des mesures d'intervention (existantes et projetées) et des enjeux pour le territoire de l'école François-Thibault

2. Enjeux et pistes de solution

Tableau 2 : Enjeux et pistes de solution

Emplacement	Enjeux	Pistes de solutions		
		École et commission scolaire	Municipalité ou MRC	Service de police
Intersection de la rue Nicholas Denys et l'avenue de Petite Ro-chelle	Arrêt n'est pas respecté par plusieurs automobilistes			• Accentuer la présence policière près de l'école
	Déviation de plusieurs automobilistes à l'intersection, vers la cour d'école, dans le but d'éviter l'arrêt		• Aménagement d'un terre-plein qui pourrait aussi servir comme barrière physique pour le stationnement des autobus	
	La sortie de la cour d'école est située à cette intersection. Les élèves y traversent en diagonale	• Sensibiliser les élèves à la traverse sécuritaire d'intersections	• Aménager deux passages pour piétons (un à l'intersection de chacune de ces rues) • Installation de panneaux indiquant la venue du passage pour piétons • Envisager la présence d'un brigadier	• Sensibiliser les élèves à la traverse sécuritaire d'intersection
Intersection de la rue monseigneur Matte et de l'avenue de Louisbourg	Débit de la circulation important sur l'avenue de Louisbourg et aucun endroit spécifique pour que les piétons traversent		• Aménagement d'un passage pour piétons • Installation de panneaux indiquant la venue du passage pour piétons	
Intersection de la rue Nicholas Denys et de l'avenue de Louisbourg	L'avenue de Louisbourg est très passante et les automobilistes y roulent rapidement. Plusieurs élèves circulent sur ces rues puisqu'elles donnent accès à différents services et que beaucoup de résidences s'y trouvent		• Aménagement d'un passage pour piétons à l'arrêt de la rue Nicholas Denys • Installation de panneaux indiquant la venue du passage pour piétons	
Intersection de la rue Bourdon	L'avenue Petite Rochelle est très large, ce qui à pour effet		• Aménagement de passage(s) pour piétons	

et l'avenue Petite Rochelle	d'augmenter la vitesse des automobilistes. Une piste cyclable sera faite sur la rue Bourdon jusqu'à cette intersection, puisqu'elle mène à l'école.		• Installation de panneaux indiquant la venue du passage pour piétons	
Avenue de Louisbourg	Vitesse excessive		• Installation de dos d'âne afin de ralentir la vitesse de circulation • Aménagement d'une piste cyclable balisée • Prévoir des passages pour piétons et cyclistes aux intersections afin de rejoindre la piste cyclable • Aménager les rues Bourdon et Nicholas Denys ainsi que l'avenue Petite Rochelle en chaussée désignée • Instaurer une politique municipale en faveur du transport actif	• Augmentation de la présence policière • Campagne de sensibilisation sur le partage de la route
Rue Nicholas Denys	Absence de trottoir du côté nord, alors qu'il est plus sécuritaire pour les jeunes de traverser l'intersection de ce côté pour se rendre à la cour d'école		• Envisager l'aménagement d'un trottoir à partir de l'avenue de Petite Rochelle, du côté nord de la rue Nicholas Denys jusqu'à l'avenue de Louisbourg	
	Le trottoir de la rue Nicholas Denys vers l'avenue de Louisbourg n'est pas déneigé en priorité		• Prioriser le déneigement des trottoirs autour de l'école	
L'avenue de la Petite Rochelle	La largeur de la chaussée favorise la prise de vitesse		• Évaluer la possibilité de rétrécir la chaussée pour réduire la vitesse ➢ Marquage au sol (terre plein, ajout de bandes cyclables) ➢ Réaménagement du stationnement des autobus en utilisant un terre plein qui réduira aussi la largeur de la rue	
Stationnement des autobus	Les parents font déscendre leurs enfants dans le	• Réaménagement du stationnement des		

	stationnement des autobus, malgré l'affiche en signalant l'interdiction. Alors, les jeunes se retrouvent autour des autobus	autobus • Aménager et identifier un débarcadère pour les parents • Sensibiliser les parents		
Débarcadère des parents	Le débarcadère est enneigé	• Déneigement du débarcadère	• Entente avec la municipalité pour permettre un espace à l'école afin d'y placer la neige qui en provient, en totalité ou en partie	
Rue Bourdon	Absence de voie cyclable		• Aménager une bande cyclable ou faire de la rue Bourdon, une chaussée désignée, à partir de la piste cyclable de la rue Louisbourg	

Carte 4 : Localisation des pistes de solutions pour le territoire de l'école François- Thibault

Annexes

INDEX ANNEXES

ANNEXE 1
Rapport d'expertise de stationnement vélo

ANNEXE 2
Résultats du sondage

ANNEXE 3
Fiche de suivi

ANNEXE 4
Idées d'activités de sensibilisation

ANNEXE 5
Facteurs qui influencent les comportements en transport

Annexe 6
Possibilités de subvention et outils

Annexe 1

Rapport de visite pour l'installation de stationnements pour vélos

ÉCOLE François-Thibault

Adresse: 111, avenue Grand-Pré

Bonaventure, Québec
G0C 1E0

Contact : Monsieur Steve Arsenault, directeur

Nombre d'élèves : 210

Nombre d'employés: 35

Date de la visite : 11 janvier 2013

Sommaire :

Nombre de places lors de la visite : 15 places

Nombre de places totales recommandées : entre 11 et 46 places.

Résumé des recommandations :

- Changement du support à vélo et du type de support
- Installation de repères visuels

Visite effectuée par : Marie-France Perrée
Unité régionale loisir et sport Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine
8 boulevard Perron est
Caplan, Québec
G0C 1H0

1. État des lieux

1.1 Emplacement de l'école

L'école François-Thibault sur l'avenue Grand-Pré, au centre-ville de Bonaventure. Par contre, on peut aussi y accéder par la rue Nicholas Denys et l'avenue de Petite Rochelle.

1.2 Stationnement existant

Lors de la visite d'expertise :

- L'école possède 15 places de stationnement. Par contre, le support à vélo était rangé pour la saison hivernale. Les informations nécessaires ont été fournies afin de remédier à l'absence d'observation directe du support et de son aménagement.

- Le support est de type râtelier, en bois et il n'a pas d'ancrage.

- Le support est situé à l'entrée des élèves et ceux-ci doivent descendre de leur vélo lorsqu'ils entrent dans la cour d'école pour se rendre au stationnement vélo.

2. Recommandations

Vélo Québec recommande d'installer 11 à 46 places de stationnement pour vélos puisque :

- Le nombre de places recommandées par Vélo Québec pour un établissement d'enseignement est d'une place de stationnement pour 5 à 20 étudiants et une pour 10 à 40 employés.
- Le type de support n'est pas très sécuritaire.

2.1 Sites recommandés

Possibilités de sites pour l'aménagement de stationnements vélo

- Proposition :

L'URLS propose d'installer deux nouveaux supports à vélo de type râtelier, incluant 7 places de stationnement, près de l'entrée des élèves. Si possible, installer le support à vélo afin qu'il soit visible de l'intérieur. Le support devrait être ancré sur une surface asphaltée.

L'emplacement du stationnement à vélo doit être bien indiqué. Un couloir de circulation pour vélos, est fortement recommandé afin d'éviter des conflits avec les autobus et les automobilistes. Idéalement, il pourrait s'agir d'une piste cyclable qui part de l'avenue de Louisbourg qui se prolonge dans les rues Nicholas Denys, Bourdon et l'avenue de Petite Rochelle et se poursuit sous forme de couloir pour cyclistes et piétons, jusqu'au stationnement vélo.

3. Équipements

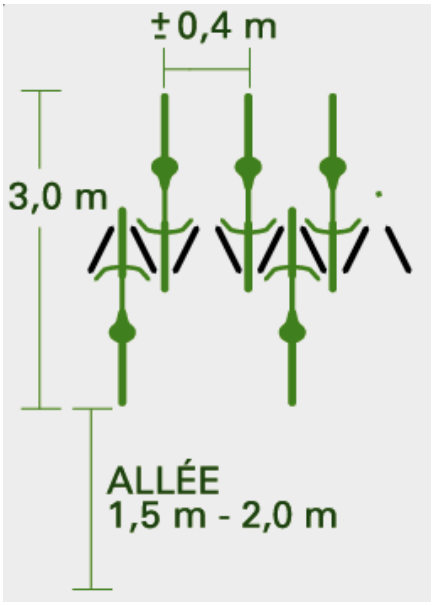
3.1 Types de supports recommandés

- Râtelier de type CP

Capacité de ce type de support : 7 vélos

Surface d'ancrage : béton, asphalte, gazon.

Avantages :
- Facile de cadenasser le cadre et la roue avant avec un cadenas en U;
- Il supporte le vélo debout avant qu'il ne soit cadenassé;
- Offre une haute densité de stationnement.



Inconvénients :
- Manœuvre de stationnement plus difficile vu le chevauchement des guidons;
- Difficile à utiliser avec un petit cadenas en U ainsi qu'avec un vélo à gros pneus ou avec un cadre spécial;
- Accumulation de débris au sol.

3.2 Autres recommandations

Nous recommandons de marquer adéquatement le sol dans le stationnement à l'aide des symboles appropriés (bicyclettes et chevrons), pour rappeler la présence des cyclistes aux automobilistes et pour inciter les véhicules à moteur à libérer les emplacements destinés aux vélos (voir l'exemple ci-contre).

Nous recommandons également d'indiquer à l'aide de pancartes la présence des stationnements vélo (voir exemple ci-contre).

4. Recommandations générales

Dans le cadre du programme À pied, à vélo, ville active, nous encourageons l'école des Découvertes à organiser une campagne d'information et de sensibilisation sur l'usage adéquat des supports à vélo auprès des élèves et des membres du personnel, au moment de l'installation des supports, et de façon récurrente au printemps et à la rentrée scolaire.

Une campagne de sensibilisation et d'information concernant les déplacements actifs serait importante à prévoir autant pour les jeunes que les enseignants et les citoyens.

Vélo Québec recommande de prévoir des espaces supplémentaires pour répondre à la demande et aux besoins futurs. Le gestionnaire de l'édifice doit vérifier les contraintes relatives à l'aménagement de stationnements vélo notamment les restrictions réglementaires.

4.1 Autres dispositifs pour accroître l'utilisation et améliorer la sécurité

• Afin de concurrencer adéquatement les arbres et le mobilier urbain (rampes, bancs, poteaux de signalisation, etc.), le support à vélos est placé le plus près possible de l'entrée de l'édifice, idéalement à moins de 15 m et au maximum à 50 m.

• Le stationnement est facilement accessible de la rue, hors des zones piétonnes, et son accès minimise les croisements avec les voitures et les piétons.

• Idéalement, le stationnement est abrité sous un auvent ou une marquise, ou est situé à l'intérieur de l'édifice.

• Pour des raisons de sécurité, le stationnement est à la vue des passants, ou surveillé par un gardien (les caméras de surveillance dissuadent peu les voleurs. Par contre, en cas de vol récurent, les caméras permettent d'identifier le ou les voleurs).

Références

Vélo Québec Association (2009). *Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes – Guide technique*, Montréal, 168 p.
http://www.velo.qc.ca/velo_quebec/amenagements.php?page=guide

Mode d'emploi : stationnements pour vélos :
http://www.velo.qc.ca/inc/pdf_info.php?pdf=OVB10_stationnement.

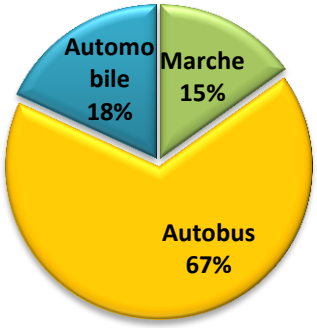
Opération vélo-boulot : www.velo.qc.ca/veloboulot

Annexe 2

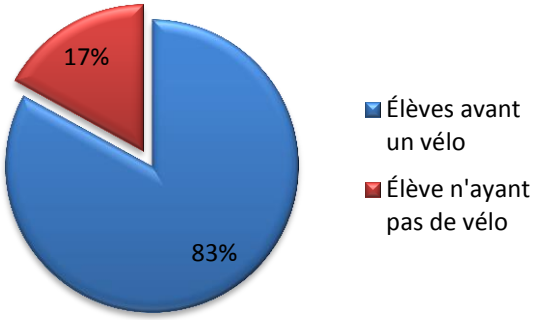
Les habitudes de transport à l'école François-Thibault

Afin d'établir le portrait des habitudes de déplacements et d'identifier les conditions nécessaires pour inciter un plus grand nombre d'élèves à se déplacer en transport actif, une enquête a été réalisée par l'Unité régionale loisir et sport Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine en janvier 2013 auprès des parents de l'école François-Thibault.

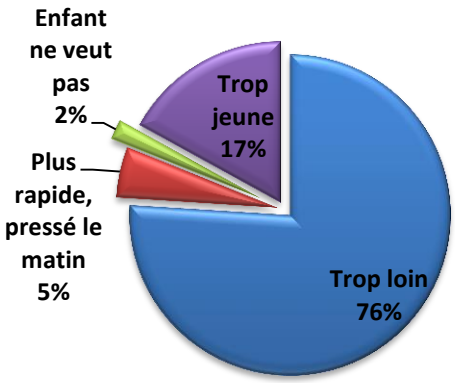
Mode de déplacement des élèves



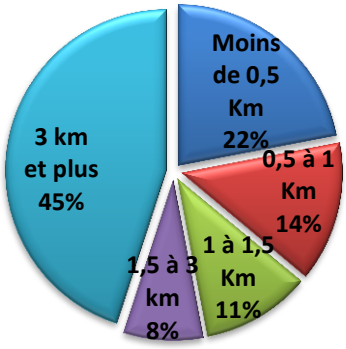
Taux de possession d'un vélo



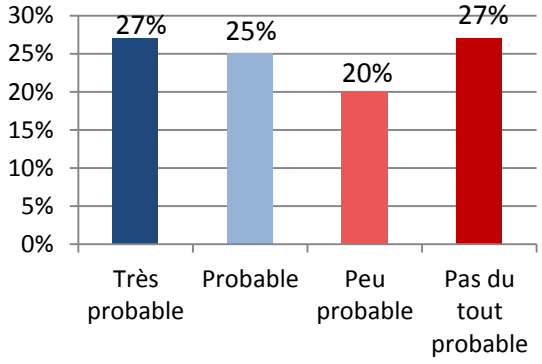
Principale raison pour laquelle l'enfant ne se rend pas à pied ou à vélo à l'école



Distance entre la résidence et l'école



Intérêt des parents pour que leurs enfants marchent ou utilisent le vélo si le trajet était mieux aménagé et adapté aux déplacements actifs



Annexe 3

FICHE DE SUIVI DU PLAN DE DEPLACEMENT

Diffusion du plan de déplacement :
École : François-Thibault Transmis_le__/__/20____par _____
au _____du__/__/_____

Personne ressource école :
Autorités municipales :
Commission scolaire :
Service de police :
Autre(s) :

Adoption du plan de déplacement par les partenaires (date) : _____

Suivi des recommandations : rencontres et discussions ou demandes :
Conseil d'établissement :_____
Avec groupe de parents :_____
Avec les autorités municipales :_____
Avec la commission scolaire : _____
Avec le service de police :_____
Autre(s) : _____

Interventions en aménagement pour favoriser la marche et le vélo :
Aux abords de l'école :_____
_____
_____

Nombre de supports à vélo : _____
Achetés par (ex. commission scolaire, école) : _____Date :_____
Installés par (ex. la commission scolaire) : _____Date : _____

Activités de sensibilisation et de mobilisation en lien avec le transport actif planifiées ou réalisées :
- Avec les élèves :_____
- Avec les parents :_____
- Avec l'équipe-école : _____
- Autre(s) : _____

ANNEXE 4

Idées d'activités de sensibilisation

Les activités qui suivent se trouvent sur le site http://www.velo.qc.ca/transport-actif/A-pied-a-velo-ville-active/Actions-concretes/Activites-Mon-ecole-a-pied-a-velo. Veuillez-vous y référer pour de plus amples informations.

- Mois international Marchons vers l'école
- Pédibus et vélo-bus
- Traversée du Canada – Défi de PODZ
- Géocachette

- **Verdir un arbre**

  Descriptif :
  Chaque matin, les élèves colorient une découpe de papier en forme de feuille de la couleur associée au moyen de transport utilisé pour se rendre à l'école et la collent autour d'un grand tronc d'arbre. Ce bricolage collectif deviendra au fil des jours une grande murale.

  Objectifs :
  - Évaluer la proportion d'élèves utilisant un mode de transport actif pour venir à l'école
  - Encourager les élèves à tenter l'expérience du transport actif pour arriver à un arbre le plus vert possible

  Clientèle : 2e et 3e cycle du primaire
  Durée de l'activité : 1 ou 2 semaines

- **Sakado**

  Description de l'activité :
  Sakado est une activité au cours de laquelle on procède à la pesée du sac à dos de chaque enfant. On profite de l'occasion pour faire de la sensibilisation pour un dos en santé et se questionner sur le rôle de l'enseignant en regard de ce qui se retrouve dans le sac à dos.
  Objectifs :
  - Sensibiliser les élèves et les enseignants à l'importance de porter un sac à dos adéquat ayant un contenu de poids raisonnable
  - Apprendre aux élèves à bien ajuster leur sac à dos

  Clientèle : 1er, 2e et 3e cycle du primaire
  Durée de l'activité : variable

- **Les explorateurs urbains**

  Description de l'activité :
  Les explorateurs urbains est une activité de sensibilisation se déroulant en partie à l'extérieur afin que les élèves puissent observer leur environnement et la signalisation autour de l'école tout en effectuant un déplacement actif.

Objectifs :

- Expérimenter un déplacement actif.
- Explorer le quartier autour de l'école.
- Tracer sur une carte le trajet de la randonnée.
- Identifier les endroits autour de l'école constituant des obstacles aux déplacements actifs
- Identifier autour de l'école les éléments sécuritaires et ceux qui ne le sont pas
- Prendre connaissance des aménagements piétonniers et cyclistes autour de l'école
- Amener les enfants à développer leur autonomie dans leur quartier.

Durée de l'activité : minimum de 60 minutes, idéalement 90 minutes.

Clientèle : 1er cycle du primaire
Fiche d'activité
Cahier de l'élève
Cahier de l'animateur

Clientèle : 2e cycle du primaire
Fiche d'activité
Cahier de l'élève
Cahier de l'animateur

Clientèle : 3e cycle du primaire
Fiche d'activité
Cahier de l'élève
Cahier de l'animateur

- **Défi de Podz**

Description de l'activité :
Chaque classe participante détermine une destination dans le monde où elle aimerait se rendre virtuellement. À l'aide de podomètres, le décompte du nombre de pas de tous les élèves de la classe est fait chaque jour et comptabilisé jusqu'à atteindre le nombre de pas nécessaire pour se rendre à la destination choisie. Un délai doit être fixé pour arriver à destination et la classe doit s'assurer de le respecter!

Objectifs :

- Inciter les élèves à marcher pour se rendre à l'école afin d'accumuler des pas.
- Utiliser des compétences en mathématique dans un contexte concret.
- Permettre aux élèves d'atteindre collectivement un objectif fixé par l'ensemble de la classe.

Clientèle : 1er, 2e et 3e cycle du primaire
Durée de l'activité : variable

ANNEXE 5

Facteurs qui influencent les comportements en transport

L'environnement

Le type d'environnement où se trouve une école a un effet sur les habitudes de déplacement : un secteur relativement dense, où se côtoient différentes fonctions territoriales et où les distances à parcourir sont courtes, se prête mieux au transport actif qu'un secteur dominé par le développement résidentiel unifamilial. Les habitudes de déplacement sont aussi fortement influencées par la localisation de l'école par rapport au domicile. C'est ainsi qu'on observe, a priori, une distinction entre les habitudes des élèves qui fréquentent une école à vocation particulière et les habitudes de ceux fréquentant une école de quartier.

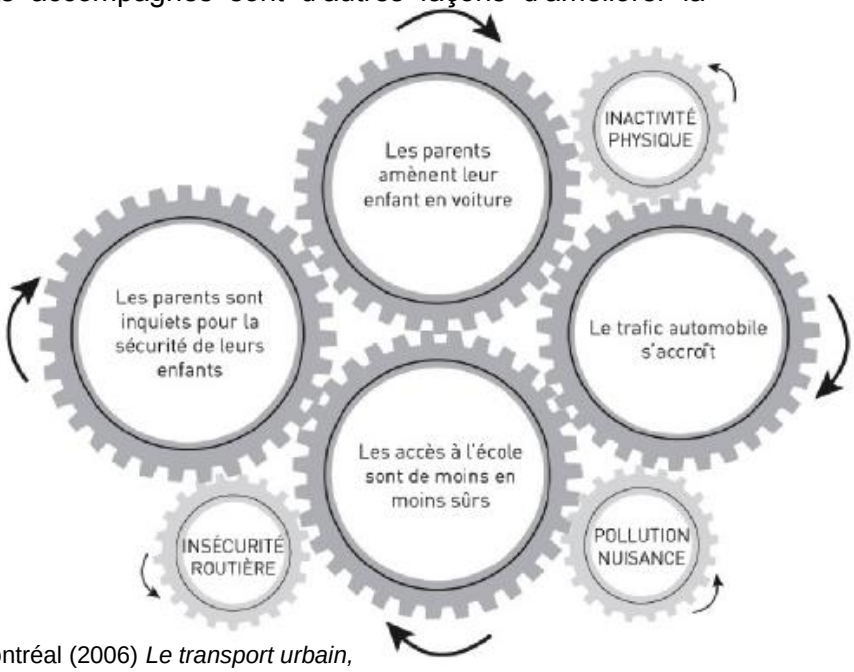
L'aménagement

L'aménagement spécialement prévu à l'intention des piétons et des cyclistes envoie un signal positif à ces derniers, ainsi qu'aux automobilistes. Par exemple, la présence de trottoirs ou de voies piétonnes ou cyclistes, éclairés et bien entretenus, signifie qu'on a tenu compte des gens qui se déplacent à pied ou à vélo dans cet environnement.

Le sentiment de sécurité

Le sentiment de sécurité représente aussi un facteur-clé dans le choix de la marche ou du vélo pour se rendre à l'école. Les enfants connaissent souvent et craignent les endroits où ont eu lieu des délits ou des mauvaises rencontres. Sur un trajet scolaire, la présence de brigadiers aux intersections très fréquentées par les voitures, une signalisation identifiant la zone scolaire et l'organisation de petits groupes d'enfants accompagnés sont d'autres façons d'améliorer la sécurité du trajet.

Citant une étude de l'Organisation mondiale de la santé (OMS 2002) dans son rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise, la Direction de santé publique de Montréal évoque un cercle vicieux qui mine le développement du transport actif scolaire.[1]


Les parents amènent leur enfant en voiture
INACTIVITÉ PHYSIQUE
Le trafic automobile s'accroît
POLLUTION NUISANCE
Les accès à l'école sont de moins en moins sûrs
INSÉCURITÉ ROUTIÈRE
Les parents sont inquiets pour la sécurité de leurs enfants

[1] Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2006) *Le transport urbain, une question de santé*, Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise, Montréal, 132 p.

Annexe 6

Possibilités de subvention et outils

Les informations suivantes sont à titre informatifs puisque certaines subventions requièrent certains critères et les outils ne sont pas tous québécois. Par contre, ces derniers peuvent être une source d'inspiration, ou pour ceux qui sont accessible, une aide précieuse vers le transport actif. Pour plus d'informations, consultez le site Internet de Vélo Québec :http://www.velo.qc.ca/fr/accueil

Subventions en lien avec le transport actif :

- Le Fonds Éco IGA
- Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile
- Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal (PISRMM)
- Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL)
- Fondation Bon Départ
- Fonds communautaire Aviva
- La fondation GO
- Fonds AgirEsprit

Outils pour maximiser le transport actif :

En milieu scolaire

- Active and Safe Routes to School, a program of Green Communities Canada
- Active Living By Design (ACLB), Etats-Unis
- Association québécoise pour la promotion de l'éducation relative à l'environnement (AQPERE)
- Bougeons-nous ! Pour une mobilité durable / Partenariat jeunesse
- Cyclo Nord-Sud- Trousse pédagogique Un monde à vélo
- Environnement Jeunesse (ENJEU)
- Établissement vert Brundtland
- Pro Velo, Belgique
- Redécouvrir le chemin de l'école – MTQ
- Safe Route to School, California Department of Public Health
- Sustrans, join the movement (Royaume-Uni)

Municipal

- Centre d'écologie urbaine de Montréal – Quartiers verts, actifs et en santé
- Cyclo Nord Sud
- Équiterre
- Fondation Rues principales, revitalisation socio-économique et développement durable des municipalités du Québec
- Le Réseau québécois des Villes et Village en santé !
- Vivre en ville, Regroupement québécois pour le développement urbain rural et villageois viable
- Wikicipal